

100 Jahre
Motorsport

Ein Hauch von **Carl Jörns**



Weilburg

Einhaus

Weilmünster

Emmershausen

Inhalt



Kaiserpreis 2007 Seite 4

Das Kaiserpreisrennen 1907 Seite 5

Die Entstehung Seite 7

Carl Jörns Seite 9

Impressum

VERNA • online lesen • www.verna-online.de

pdz Verlag

Pierre Dietz (Herausgeber) • ISSN 1864-2896

Thüringer Strasse 26 • 65428 Rüsselsheim

Tel.: 0 61 42 / 83 64 12 • Fax: 0 61 42 / 83 64 14

info@pdz-verlag.de • www.pdz-verlag.de

Lektorat: Petra Pirlich • **Layout:** Ingrid Ruch

Für namentlich gekennzeichnete Beiträge übernehmen wir keine Haftung.

Editorial

Benzin liegt in der Luft

Allein der Sound der alten Motoren lässt das Herz höher schlagen! Vor ein paar Jahren sass ich früh morgens in der Toskana in einem Café am Rand von San Gimignano als ein gewaltiger Korso von über hundert Fahrzeugen aus allen Epochen der Fahrzeuggeschichte direkt vor mir vorbei fuhren. Bei einem schönen Cappuccino genoss ich den Geruch von verbleitem Benzin – und das noch im Vergleich zu den heutigen Sorten noch richtig gut.

Heute sind Motoren so leise geworden, dass man diese mit Soundgeneratoren bestücken muss, damit ein Fahrzeug auch nach etwas klingt. Und wenn demnächst



Pierre Dietz, Herausgeber

Wasserstoffzellen oder Hybridmotoren den Alltag beherrschen, wird es in unseren Städten sehr still werden. Das ist zwar sehr schön für alle Anwohner und das verbleite Benzin war nun auch wirklich nicht gesund – aber umso mehr wird man sich über die alten Autos freuen, wenn sie, wie beim Kaiserrennen, mal so richtig losgelassen werden. ▲

100 Jahre Motorsport Kaiserpreis 2007

Am Samstag, den 02. Juni 2007, fuhren die Teilnehmer zunächst von Bad Homburg zum historischen Startplatz beim Kloster Thron in der Nähe der Saalburg. Von dort ging es auf die 125 Kilometer lange Strecke durch den Taunus, über grössere Ort wie Bad Homburg, Oberursel, Königstein, Esch, Weilmünster, Weilburg, Grävenwiesbach und Usingen zurück zum Startpunkt.

Die rund 45 historischen Fahrzeuge stellten sich das ganze Wochenende über dem Publikum zur Schau. Bereits am Freitag (1.) startete der Tross um 9.30 Uhr von Bad Homburg zur „Ausfahrt durch Hessen“. Nach Stationen in Köppern, Wehrheim, Neu-Anspach und weiteren Zwischenstopps kamen die Fahrer am frühen Nachmittag wieder

Im Juni 2007 stand der Taunus im Zeichen des historischen Motorsports, denn nach genau 100 Jahren wurde das legendäre Kaiserpreis-Rennen wiederholt.

in Bad Homburg an, wo sie sich ab etwa 15.00 Uhr zum Nationenfahrlager in der Fussgängerzone aufstellten. Hier und bei der technischen Abnahme vor dem Kurhaus konnten die Klassiker des Rennsports noch einmal genauer unter die Lupe genommen werden.

Es gab fünf Wertungsklassen (siehe Bild), die sich auf die Herstellungsländer der Wagen bezogen und jeweils noch einmal in Fahrzeuge bis 1907 und Fahrzeuge von 1908 bis 1925 unterteilt wurden. Deutschland trat, wie schon 1907, gegen Frankreich, Grossbritannien,

Italien, Schweiz, Österreich und weiteren teilnehmenden Nationen an. Bei dem Rennen 2007, das auch gerne als des Kaisers Revanche bezeichnet wurde, da dieser 1907 gehofft hatte, dass ein deutsches Auto gewinnen würde, ging der Pokal wieder an ein ausländisches Team (Damals jedoch gewann der Italiener Felice Nazzaro auf einem Fiat den grossen Pokal. Als bester deutscher Teilnehmer erreichte der legendäre Carl Jörns – siehe Extra-Teil – auf Opel den dritten Platz). Von 44 gestarteten Teams kamen 38 ins Ziel und gewonnen hatte das Team Grossbritannien/USA. ▲

Von Pierre Dietz

Anzeige:



Finanzoptimieren.at

Kredite ab

1,9%



Das ist Deutschlands günstigster Kredit!

Besuchen Sie uns noch heute auf

www.finanzoptimieren.de

Hier klicken



Foto: Adam Opel GmbH

Wertungsklassen

Klasse 1: Grossbritannien/USA

Klasse 2: Frankreich

Klasse 3: Italien

Klasse 4: weitere Nationen

Klasse 5: Deutschland

Nach hundert Jahren wieder auf der Piste.



Das Kaiserpreis-Rennen

Das Rennen um den Kaiserpreis fand an gleicher Stelle statt, wie drei Jahre zuvor das Gordon-Bennett-Rennen. Im vom Kaiser so geliebten Taunus sollte sogar ein Teil der alten Strecke genutzt werden, jedoch in umgekehrter Richtung befahren werden.



einer Stunde und 23 Minuten Rundenbestzeit und hielt die Spitze. Das Ende des Rennens nahte und der Kaiser musste feststellen, dass sich kein deutsches Automobil an der Spitze befand. Im Gegenteil, Felice Nazzaro fuhr nach 4 Runden, 5 Stunden, 34 Minuten und 26 Sekunden als erster durch das Ziel, gefolgt, mit fünf Minuten Abstand, von dem Belgier Hautvast auf Pipe.

Weitere 5 Sekunden dahinter folgte der erste deutsche Wagen mit Carl Jörns auf Opel. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Siegers betrug 84,81 km/h. Alle hochgehandelten Favoriten, darunter der Sieger des Gordon-Bennett-Rennens von 1903, Camille Jenatton mit seinem Mercedes, versagten. Jenatton benötigte 32 Minuten mehr als der italienische Siegesfahrer. 21 von den gestarteten 39 Teams kamen ins Ziel.

Der Kaiserpreis, vom Oberhaupt selbst entworfen, wurde unter dem Jubel Menge an die Italiener verliehen. Eine grosse, hübsche Vase ging an das zweitplatzierte, belgische Team. Eine fast 60 Zentimeter hohe Deckelvase wurde schliesslich Jörns als bestem deutschen Fahrer aus kaiserlicher Hand übergeben. Im Folgenden wurden Jörns und Opel in Deutschland als „Sieger der Herzen“ gefeiert. ▲

www.kaiserpreisrennen.de

Am Rennen durften 40 Fahrzeuge teilnehmen, 92 hatten sich jedoch gemeldet. So fanden am 13. Juni 1907 zwei Ausscheidungsrennen statt, in denen sich die endgültigen Teilnehmer qualifizieren mussten. Auch der Kaiser verfolgte von der Tribüne aus das Geschehen um die Ausscheidung, als gegen 4.10 Uhr in der Frühe Emil Schmidt auf einem Dürkopp-Wagen startete. Viele Autos schieden durch Unfall und Motorschaden aus, selbst das Wetter war so gar nicht kaiserlich.

Am Tage des Hauptrennens, Freitag, den 14. Juni 1907, klarte der Himmel auf

und die Strassen begannen allmählich wieder zu stauben. Ab 6 Uhr starteten im Zwei-Minuten-Abstand die Wagen zu einem mehr als fünfstündigen Kampf um den Sieg. Hunderttausende Menschen säumten die Rennstrecke und jubelten jedem vorbeikommenden Wagen zu.

Schon in der ersten Runde musste Pöge auf Mercedes wegen eines Vergaserdefektes, Florio mit seinem Darracq wegen einer Reparatur am Zylinder, Hugo Wilhelm durch Kollision mit einem Meilenstein und Gabriel auf De Dietrich wegen eines Defektes am Benzinbehälter ausscheiden. Der Italiener Nazzaro hingegen fuhr mit dem Fiat mit

Vor dem Start zum Kaiserpreisrennen: Carl Jörns mit der Startnummer 3B erhält letzte Streckeninformationen, sein Beifahrer Franz Breckheimer lauscht den Ratschlägen eines Opel-Mechanikers



Marketing anno 1907: Der grosse Opel-Erfolg beim Kaiserpreisrennen auf Postkarte

Die Entstehung

Nachdem ein Jahr zuvor Camille Jenatzy auf Mercedes das Rennen in Irland gewann, sollte es nun in Deutschland ausgetragen werden. Unter den Augen des Kaisers, der auf der prunkvollen Tribüne bei Start und Ziel das Geschehen beobachtete, und einen Wagen deutscher Produktion gewinnen sehen wollte, entwickelte sich ein dramatischer Kampf um die Spitze. Nach fünf Stunden und 50 Minuten überfuhr Léon Théry auf einem französischen Richard-Brasier als erster die Ziellinie. Mit 11 Minuten Rückstand folgte Jenatzy mit dem deutschen Mercedes knapp auf dem zweiten Platz.

Juni 1904 auf der Saalburg, einem historischen Römerkastell auf dem Taunuskamm in der Nähe von Frankfurt am Main: Fast eine Millionen Zuschauer säumen die Rennstrecke des Gordon-Bennett-Rennens, dem ersten internationalen Automobilrennen in Deutschland.

Der Kaiser war nicht begeistert. Zwar wechselte er noch mit dem übergelücklichen Konstrukteur des französischen Wagens, Monsieur Brasier, einige Worte, doch würdigte er den siegreichen Fahrer nicht einmal eines kaiserlichen Händedrucks. Denn er war als „Berufsfahrer“ von niederem Stande und hatte gerade einen deutschen Wagen geschlagen. Man konnte feststellen, dass der Kaiser nicht amüsiert war.

Der deutschen Wirtschaft ging es gut, jedoch hatten sich die Fahrzeughersteller, mit Ausnahme eines Werkes, nicht beteiligt. So entstand im Ausland und vielfach auch bei den deutschen Konsumenten die irrtümliche Meinung, dass es keine leistungsfähige, deutsche Automobilindustrie gebe. Dieser Irrtum hat bewirkt, dass die deutsche Automobilwirtschaft auf dem Exportmarkt von Ländern wie

Frankreich und Italien erheblich zurückgedrängt wurde. Auch der heimische Markt wurde von „oft minderguten, im besten Falle aber den gleichwertigen, ausländischen Fabrikaten überflutet“, so der „Offizielle Führer“ des Kaiserpreis-Rennens von 1907.

Um diese Misslage zu beseitigen, hat der Kaiserliche Automobilclub und der Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller eine internationale Geschwindigkeitskonkurrenz in Deutschland beschlossen. Seine Majestät hat durch die Stiftung von Ehrenpreisen und durch die Genehmigung der Bezeichnung „Kaiserpreis, internationales Rennen für Tourenmaschinen“ dem Unternehmen eine ganz besondere Bedeutung verliehen. ▲

www.kaiserpreisrennen.de

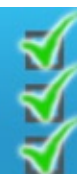
Anzeigen:

Kurios, lustig, atemberaubend ... Sport hat viele Gesichter!



Checklisten & Co
www.checklisten-und-co.de

Checklisten
Arbeitshilfen
Vorlagen



**Weniger Stress!
Nichts vergessen!
Optimale Vorbereitung!**

Mehr Erfolg!

Bei Checklisten & Co finden Sie handverlesene Arbeitshilfen für Beruf, Finanzen, Reisen, Freizeit und Hobby. **Kostenlos** und schnell zu mehr Effektivität!

www.checklisten-und-co.de

Pionier unter den Rennfahrern

Carl Jörns



Zwischen 1903 und 1926 begründen Jörns und Opel eine Partnerschaft, die sich sowohl für den Rennfahrer als auch für den Hersteller als Glücksfall erweisen soll: Als einer der erfolgreichsten Rennpiloten aus den Anfängen des Automobilsports feiert Jörns in rund zwei Jahrzehnten zahlreiche Erfolge – und das ausschliesslich auf Opel-Rennwagen. Mit insgesamt 288 Siegen und vorderen Platzierungen erlangt er sportlichen Ruhm und beschleunigt damit zugleich den Aufstieg der Rüsselsheimer zu einem der führenden Automobilunternehmen Europas.

Vom Radrennfahrer zum Motorsporthelden

Als Carl Jörns am 11. Dezember 1875 in Ludwigshafen das Licht der Welt erblickt, liegt die Automobilwelt noch im Dunkeln. Nachdem er, der Begeisterung für alles Technische folgend, in jungen Jahren mit der Lehre zum Mechaniker den Grundstein zu seiner späteren Karriere gelegt hat, sind seine ersten Kontakte zum Rennsport nicht motor-technischer Natur.

Vielmehr repariert er die zu Schaden gefahrenen „Velocipeds“ der Radsportler, bevor er mit achtzehn Jahren die Chance erhält, sich selbst mit anderen Athleten beim Strassenrennen Neckarau

Wenn vor knapp 100 Jahren die Medien schon so viele Menschen erreicht hätten wie heute, wäre damals ein Rennfahrer wohl ebenso berühmt gewesen wie Michael Schumacher in unseren Tagen: Die Rede ist von Carl „Carlo“ Jörns.

– Mannheim zu messen. Das sportliche Debüt verläuft äusserst erfolgreich: zwei erste Preise und bald darauf das Angebot, als Berufs-Radrennfahrer seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Schon Ende 1893 kann er auf achtzehn erste, sechs zweite und neun dritte Platzierungen zurückblicken. Jörns gewinnt so wichtige

Titel wie die „Europameisterschaft der Flieger“ und mehrere deutsche und luxemburgische Meisterschaften. Dazu holt er alle Weltrekorde von ein bis zehn Kilometer auf dem Niederrad und, gemeinsam mit seinem Münchener Rennfahrerkollegen Rucker, auf dem Tandem. Während dieser Zeit machte Jörns zwei Bekanntschaften: Zum einen lernt er Heinrich Hildebrand und Alois Wolfmüller kennen, die gerade ein Zweizylinder-Motorrad entwickelt haben – Jörns' erster Kontakt mit einem Kraftfahrzeug. Zum anderen zählen die Gebrüder Opel zu seinen

schärfsten Konkurrenten auf dem Rad. Noch können diese Jörns allerdings nicht davon überzeugen, in den Opel-Rennstall zu wechseln. Erst Ende 1902 nimmt er das Angebot an, zumal er bei den Rüsselsheimern auch Automobilrennen fahren darf. Knapp ein Jahr nach seinem Engagement fiebert der Nachwuchs-Rennfahrer Carl Jörns, immerhin schon 28 Jahre alt, so seinem ersten Automobilrennen entgegen: Auf der Frankfurter Pferderennbahn pilotieren Fritz Opel

und er einen Opel 10/12 PS-Tourenwagen. Das Ergebnis: erster Platz. Damit beginnt die zweite sportliche Laufbahn von „Carlo“ Jörns, die seiner Karriere als Radrennfahrer in nichts nachstehen soll.

1907 gewinnt Jörns mit einem modifizierten 32/50 PS-Opel-Motorwagen den Kaiserpreis als bester deutscher Wagen. Opel wird daraufhin zum Hoflieferant. Das Jahr 1908

der Nordischen Spiele in Stockholm mit 123,5 km/h einen neuen Weltrekord für Eisrennen auf. So geht es Jahr für Jahr immer weiter nach vorn, bis nach Abschluss der Rennsaison 1921 für Jörns, der wohl

Kurz vor dem Ende seiner motorsportlichen Laufbahn gewinnt Jörns in den Jahren 1923 das Autorennen auf dem Krähberg in der Klasse über 10 Steuer-PS und 1924 das legendäre



bringt neben dem sechsten Platz im „Grand Prix de l'Automobile Club de France“ zahlreiche Siege, vornehmlich bei Bergrennen. Das Semmering-Rennen sieht Carl Jörns ebenso als Gewinner wie den Wettkampf in Gaillon. Die „Illustrierte Wochenschrift“ beschreibt damals die Erfolgsgeschichte des Rennfahrers wie folgt: „Der Held des Tages war wieder Jörns auf Opel, der seinen Semmeringwagen in der Klasse der Vierzylinder von 121-130 mm Bohrung zu einem glänzenden Erfolg steuerte und mit der enorm kurzen Fahrtzeit von 44 1/5 Sekunden nicht nur die Minimalzeit sämtlicher Fahrzeuge lieferte, sondern auch weit stärkere Fahrzeuge ... in überlegenem Stil abfertigte.“ In der Rennsportsaison 1909 erzielt Jörns einen grossen Erfolg bei der Internationalen Automobilwoche von Nizza. 1913 stellt er anlässlich

schwarze Tag seiner Karriere folgt. Bis dahin von Unfällen weitgehend verschont, platzt ihm bei Versuchsfahrten auf der Opel-Bahn bei Tempo 130 der rechte Hinterreifen seines Wagens. Bei dem folgenden Überschlag wird er aus dem Fahrersitz geschleudert und von seinem Auto im Rücken getroffen.

Von schwerem Unfall schnell wieder erholt

Doch wie durch ein Wunder erholt er sich von den schweren Verletzungen schnell und setzt sich so bald wie möglich wieder hinters Steuer: Mit einem 260-PS-Boliden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 194 km/h fährt der genesene Rennfahrer 1922 und 1924 beim Strandrennen auf der dänischen Insel Fanø gleich zweimal Weltrekord.

Herkules Bergrennen. In seinem letzten Jahr als aktiver Rennfahrer erringt er 1926 im Gabelbach-Rennen einen Klassensieg. Nach Erfolgen beim Freiburger Kilometer-Lancé und Bergrekordrennen sowie dem Kniebis-Bergrennen verlässt der Ausnahmerennfahrer endgültig die Motorsportbühne.

Damit geht im Jahr 1926 eine unvergleichliche Rennfahrerkarriere zu Ende. Inzwischen 51jährig macht „Carlo“ Jörns Inventur der in den vorausgegangenen 23 Jahren errungenen Preise – der sensationelle Bestand: In seinen Regalen und Vitrinen finden sich 288 Pokale, Figuren, Siegerschüsseln und Medaillen – und das zu einer Zeit, als man von Hilfsmitteln wie Servolenkung oder Sicherheitseinrichtungen wie ABS noch lange nicht einmal träumte. Heute befinden sich von der Jörns'schen Trophäen-Flut über 100 Preise im Opel-Besitz. ▲

Adam Opel GmbH